

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
14. April 2005 (14.04.2005)

PCT

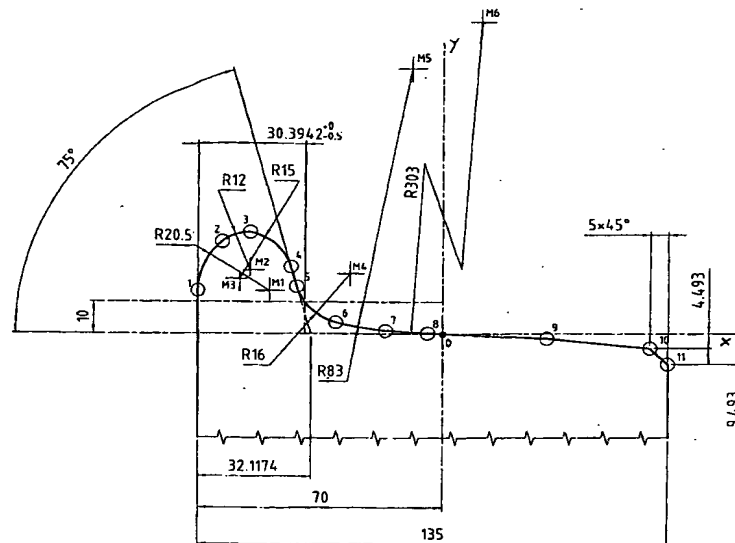
(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2005/032852 A1

- (51) Internationale Patentklassifikation⁷: **B60B 17/00**, (71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von US): **GREENBRIER GERMANY GMBH** [DE/DE]; Welterstrasse 57a, 57012 Siegen (DE). **BOMBARDIER TRANSPORTATION GMBH** [DE/DE]; Saatwinkler Damm 43, 13627 Berlin (DE). **ÖBB INFRASTRUKTUR** [AT/AT]; Elisabethstrasse 9, 1010 Wien (AT).
- (21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP2004/011046
- (22) Internationales Anmeldedatum:
4. Oktober 2004 (04.10.2004)
- (25) Einreichungssprache: Deutsch (72) Erfinder; und
- (26) Veröffentlichungssprache: Deutsch (75) Erfinder/Anmelder (nur für US): **HÖHNE, Wolfram** [DE/DE]; Reembroden 16, 22339 Hamburg (DE). **LOHMANN, Alfred** [DE/DE]; Rinsdorfer Strasse 17, 57080 Siegen (DE). **DEDE, Jani** [DE/DE]; Max-Liebermann-Weg 5, 57076 Siegen (DE). **RETTIG, Mario** [DE/DE]; Bahnhofstrasse 5, 57250 Netphen (DE).
- (30) Angaben zur Priorität:
103 46 020.9 2. Oktober 2003 (02.10.2003) DE

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: WHEEL FOR GOODS WAGON AND WHEEL SET

(54) Bezeichnung: RAD FÜR GÜTERWAGEN UND RADSATZ



(57) Abstract: The invention relates to wheels for goods wagons with small and large diameters, in addition to wheel sets equipped with wheels of this type for running gear, which is dependent on a highly passive radial positioning when negotiating curves and must remain stable at high speed. The inventive wheel profile is characterised as a result of the relatively large entry radius into the transition area from the running surface to the wheel flange by a low equivalent conicity. This enables a quieter running of the wheel set when the latter is travelling in a straight line. In curves, there is a sufficient rolling circle differential, permitting less wear and tear.

(57) Zusammenfassung: Die Erfindung betrifft Räder für Güterwagen mit kleinerem und größerem Durchmesser sowie Radsätze mit derartigen Rädern für Laufwerke, die auf starke passive radiale Einstellung im Durchlauf von Kurven angewiesen sind und dabei bei hohen Fahrgeschwindigkeiten trotzdem stabil fahren

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

WO 2005/032852 A1



STEPHANIDES, Johannes [AT/AT]; Burghardtasse
36/15, 1200 Wien (AT).

- (74) Anwälte: OPPERMAN, Frank usw.; John-F.-
Kennedy-Strasse 4, 65189 Wiesbaden (DE).

- (81) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für
jede verfügbare nationale Schutzrechtsart): AE, AG, AL,
AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BW, BY, BZ, CA, CH,
CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DZ, EC, EE, EG, ES,
FI, GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE,
KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MA, MD,
MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NA, NI, NO, NZ, OM, PG,
PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SY, TJ, TM,
TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM,
ZW.

- (84) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für
jede verfügbare regionale Schutzrechtsart): ARIPO (BW,
GH, GM, KE, LS, MW, MZ, NA, SD, SL, SZ, TZ, UG,

ZM, ZW), eurasisches (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU,
TJ, TM), europäisches (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK,
EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IT, LU, MC, NL, PL, PT,
RO, SE, SI, SK, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA,
GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

Erklärung gemäß Regel 4.17:

- Erfindererklärung (Regel 4.17 Ziffer iv) nur für US

Veröffentlicht:

- mit internationalem Recherchenbericht
— vor Ablauf der für Änderungen der Ansprüche geltenden
Frist; Veröffentlichung wird wiederholt, falls Änderungen
eintreffen

Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Ab-
kürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Co-
des and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der
PCT-Gazette verwiesen.

müssen. Das erfindungsgemäße Radprofil zeichnet sich aufgrund des relativ großen Eingangsradius in den Übergangsbereich von der Lauffläche zum Spurkranz durch eine geringe äquivalente Konizität aus. Damit ist im Geradlauf des Radsatzes ein ruhigeres Fahren möglich. In Bögen ergibt sich aber genügend Laufkreisdifferenz, womit ein verschleißarmes Verhalten einhergeht.